



# **Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskevan asetuksen uudistaminen**

# Mikä TEN-T-liikenneverkko on?

- Euroopan laajuinen liikenneverkko (Trans-European Network, Transport) on osa EU:n liikennepolitiikkaa – tavoitteena on yhdistää EU-maiden liikenneinfrastruktuuri ja kehittää sen laatua
- TEN-T-verkko koostuu **solmupisteistä** (kaupunkisolmukohtat, lentoasemat, satamat) ja niitä yhdistävistä **väylistä**. Nykyinen TEN-T-verkko jaettu kattavaan verkkoon (määräaika toteutukselle 2050) ja ydinverkkoon (2030). **Verkon laajuuden kriteerit** komission **metodologiassa**.
- Kattavalle verkolle ja ydinverkolle on asetettu laatuvaatimukset, jotka tulee toteuttaa määräaikoihin mennessä (kattava verkko 2050 mennessä ja ydinverkko 2030 mennessä).
- Vaatimukset ja TEN-T-verkko määritellään TEN-T-asetuksessa. Nykyinen asetus vuodelta 2013. TEN-T-verkko **lähtökohtana muussa** liikenneinfraa koskevassa **EU-säätelyssä** (esim. vaihtoehtoiset käyttövoimat)



# Miten TEN-T-asetus liittyy CEF-rahoitukseen?

- Verkkojen Eurooppa (CEF) -ohjelmasta rahoitetaan TEN-T-verkon toteuttamista.
- Rahoitusta suunnataan CEF- ja TEN-T-asetusten mukaisesti. CEF-rahoitus kattaa vain osan kustannuksista. Kansallinen rahoitus rakentamishankkeissa 70 %.
- Rahoituksen kohteena oleva infrastruktuuri määritellään TEN-T-asetuksessa. Ehtona on mm. kannattava hyöty-kustannussuhde.
- CEF-asetuksen perusteella laadittu rahoitushakuja ohjaava työohjelma.
- CEF-rahoitus kohdistetaan EU:n rahoituskausien mukaisesti. Rahoituskauden 2021-2027 ensimmäinen haku päättyi tammikuussa 2022. Hakuja vuosittain. Hakumenestykseen vaikuttaa kannattavuuden ja kansallisen rahoituksen lisäksi hankkeen toteutusvalmius.



# Miten asiaa on valmisteltu komissiossa ja miten käsittely etenee?

- TEN-T-asetuksen uudistaminen on osa komission vihreän kehityksen ohjelmaa (Green Deal)
- Komissio valmistellut ehdotuksen kuullen sidosryhmiä, arvioiden eri vaihtoehtojen vaikutuksia ja keskustellen jäsenvaltioiden kanssa. Prioriteettina ydinverkon kehittäminen vaatimusten tasolle määräaikaan 2030 mennessä.
- Komission ehdotus julkaistiin joulukuussa 2021.
- Komission ehdotus asetukseksi käsitellään jäsenvaltioiden muodostamassa **neuvostossa** ja kansalaisia edustavassa **Euroopan parlamentissa**. Nämä EU-instituutiot muodostavat kumpikin oman kantansa asetuksesta ja neuvottelevat lopulta yhdessä lopullisen asetuksen.
  - Neuvostossa jäsenvaltioiden välisiä neuvotteluja vetää puheenjohtajavaltiona toimiva Ranska, jonka tavoitteena on muodostaa jäsenvaltioiden yhteinen näkemys asetuksesta kesäkuussa 2022.
  - Euroopan parlamentissa asiaa käsitellään liikenne ja matkailuvaliokunnassa.



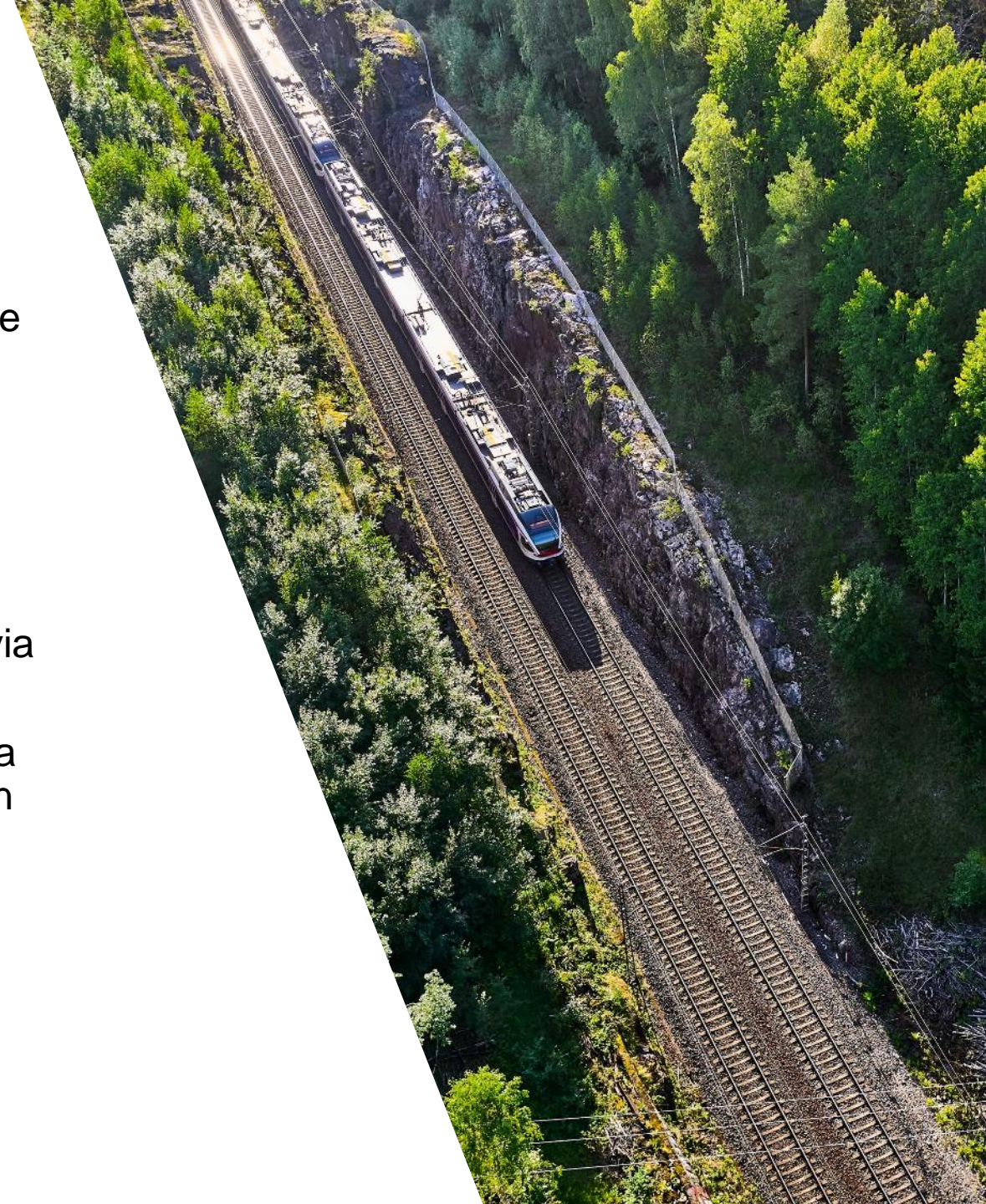
# Väyläpolitiikka Suomessa

- Suomessa laadittiin parlamentaarisesti vuonna 2021 koko liikennejärjestelmän kehittämistä koskeva strateginen suunnitelma tuleville 12 vuodelle (Liikenne 12). Maanteiden ja rataverkon laatua ohjataan Suomessa myös maantie- ja ratalaeilla sekä pääväyläasetuksella.
- Suunnitelma sisältää linjaukset mm. maanteiden ja rataverkon kehittämiseksi ja siinä otettiin kantaa myös TEN-T-politiikkaan
- Keskeistä kansallisessa väyläpolitiikassa on rajallisten resurssien suuntaaminen tunnistettujen asiakastarpeiden mukaan. Tarpeita arvioidaan valtakunnallisesta näkökulmasta yhtenäisten kriteereiden perusteella.
- Myös Suomen CEF-prioriteetit määriteltiin Liikenne 12 -suunnitelmassa.
- TEN-T-asetus ja sen vaatimukset vaikuttavat liikenneverkkojen kehittämiseen Suomessa – eli siihen, miten hyvin Liikenne 12 -suunnitelmaa pystytään toteuttamaan



# Miten Suomi on vaikuttanut valmisteluun?

- Suomen ennakkovaikuttamiskantoja on määritelty Liikenne 12 -suunnitelman pohjalta keväällä 2021 (E-kirje eduskunnalle, E 45/2021 vp). E-kirjettä eduskunnalle valmistellessaan LVM kuuli sidosryhmien näkemyksiä.
- LVM on käynyt asetusuudistuksesta komission kanssa kahdenvälisiä keskusteluja vuoden 2021 aikana. Keskusteluissa käsiteltiin sekä TEN-T-verkon laajuutta (erityisesti ydinverkon laajentaminen) että verkkoa koskevia vaatimuksia.
- Komissio on pitänyt keskusteluissa ja asetusehdotuksessa kiinni metodologiasta, johon kattavan verkon ja ydinverkon määrittely perustuu. Metodologia on lähes sama kuin edellisessä asetusuudistuksessa.



# Pääasiat komission ehdotuksessa

- Kaikkien väylämuotojen ja solmujen vaatimuksia tiukennetaan. Jo nykyiset vaatimukset Suomen näkökulmasta haasteellisia. Uusia vaatimuksia maanteille, rataverkolle ja liikenteen solmupisteille, esim.
  - Henkilöjunaliikenteen ratojen nopeus 160 km/h
  - Raskaan liikenteen turvalliset pysäköintialueet 100 km välein ja ajokaistojen erottaminen
  - Multimodaalinen rahtiterminaali kaupunkisolmukohdissa
- Kattavan verkon ja ydinverkon lisäksi laajennettu ydinverkko, jonka tulee valmistua 2040 loppuun mennessä. Suomessa hankeyhtiöiden oikolinjaukset laajennetulla ydinverkolla.
- Nykyisin CEF-asetuksessa määritellyt ydinverkkokäytävät osaksi TEN-asetusta. Koordinaattoreiden roolin vahvistaminen.
- Kaupunkisolmukohtien roolia vahvistetaan – Suomessa seitsemän kaupunkisolmua.
- Muilta osin Suomessa muutoksia satamaverkossa sekä kattavassa maantieverkossa.



# Ydinkohtia valtioneuvoston kannasta (1/2)

- Valtioneuvosto kannattaa asetusehdotuksen tavoitteita ja pitää TEN-T-verkon kehittämistä sekä TEN-T-verkon tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämistä tärkeänä.
- TEN-T-verkkoa koskevien vaatimusten olisi mahdollistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen mukaisen kansallisen väyläpolitiikan toteuttamista sekä huomioitava kansalliset budjettirajoitteet.
  - Näin kaikki rahoitus ei ohjautuisi TEN-T-verkkoon, vaan pystyttäisiin huolehtimaan myös esim. alemmasta tieverkosta.
- Tärkeää, että hankeyhtiöiden suunnittelemat oikoratalinjaukset on sisällytetty laajennettuun ydinverkkoon, mikä mahdollistaa CEF-rahoituksen hakemisen. CEF-rahoitusta voidaan hakea kansallisen priorisoinnin ja muun muassa suurten ratahankkeiden etenemisen mukaisesti jo ennen vuotta 2030 riippumatta siitä, kuuluuko hanke ydinverkkoon tai laajennettuun ydinverkkoon.
  - Hankeyhtiöiden suunnittelemien oikolinjausten rakentamisesta ei ole tehty päätöksiä. Päätökset tehdään kansallisesti myöhemmin.
- Hyvä, että kaupunkisolmukohdiksi nimettäisiin Suomesta seitsemän suurimman kaupunkiseudun keskuskaupungit, joissa on yli 100 000 asukasta.





# Ydinkohtia valtioneuvoston kannasta (2/2)

- Mahdollistettava Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioiminen. Maanteiden ja ratojen osalta lisäjoukot vaatimuksissa tarpeen (mm. raskaan liikenteen pysäköintialueet). Multimodaalisten rahtiterminaalien rakentuminen perustuttava logistisiin tarpeisiin.
- Satamat ja horisontaalit hankkeet ovat poikkeuksellisen tärkeitä Suomelle. Tärkeää, että toimintaympäristö säilyy TEN-T-sääntelyn osalta jatkossakin luotettavana ja ennakoitavana.
- Verkon laajuus maanteiden ja rautateiden osalta riittävä, koska ehdotetut vaatimukset aiheuttaisivat merkittäviä kustannuksia väyläverkon kehittämiseksi. Tärkeää, että TEN-T-verkon laajuus perustuu EU:ssa yhtenäisiin kriteereihin.
- Keskeistä, että Suomen nykyiset kattavaan verkkoon sisältyvät satamat säilyttävät asemansa. Tärkeää, etteivät hetkelliset kuljetusmäärien muutokset vaikuta asemaan verkolla. Jatketaan vaikuttamista sen puolesta, että ydin- ja kattavaa verkkoa voitaisiin laajentaa Suomessa satamien osalta.
- Vähäisten liikennemäärien lisäksi jatkovalmistelussa olisi otettava lukuun myös pitkistä etäisyyksistä ja harvasta asutuksesta johtuvia erityispiirteitä jotka puoltavat strategisesti merkittävien alueellisten liikennekeskittymien – kuten Oulun suhteessa koko Pohjois-Skandinaviaan – huomioimista kaikissa liikennemuodoissa.



# Oulu ja ydinverkko

- Ennakkovaikuttamisvaiheessa Oulun lentoaseman ja sataman nostamista kattavalta verkolta ydinverkolle pidettiin aktiivisesti esillä
- Metodologiassa Ouluun liittyy ainoastaan liikennemääriä koskeva kriteeri eli liikennemäärien tulisi olla yli 1 % EU:n kokonaisliikennemääristä
  - Lentoasemien osalta rajana joko n. 9,9 milj. matkustajaa (Oulussa n. 1 milj.) tai n.140 000 t rahtia (Oulussa 409 t)\*
  - Satamien osalta rajana n. 34,9 milj. t (Oulussa n. 3,3 milj. t)\*
- Tilannearvio on, että Oulun sataman ja Oulun lentoaseman nostaminen ydinverkolle on äärimmäisen hankalaa, koska asetuksesta neuvotellaan nyt kaikkien jäsenvaltioiden ja Euroopan parlamentin kanssa. Neuvoston työryhmässä muut maat eivät ole ainakaan toistaiseksi esittäneet lisäsehdotuksia ydinverkolle.

\* EU:n kokonaisliikennemääriä ei ole metodologiassa tarkkaan avattu. Tässä esitetty Eurostatin vuosien 2017-2019 keskiarvo merisatamien liikennemääristä.



# Kokkolan satama ja ydinverkko

- Ennakkovaikuttamisvaiheessa LVM esitti myös Kokkolan sataman nostamista ydinverkolle
- Metodologiassa Kokkolaan liittyy ainoastaan liikennemääriä koskeva kriteeri eli liikennemäärien tulisi olla yli 1 % EU:n kokonaisliikennemääristä
  - Satamien osalta rajana n. 34,9 milj. t (Kokkolassa n. 7,1 milj. t)\*
- Kokkolan sataman kannalta haasteena on myös se, että ydinverkon solmut ovat paikkoja, joiden välillä ydinverkon radat ja maantiet kulkevat – Suomessa maanteiden ydinverkko ei ulotu Kokkolaan.
- Tilannearvio on, että Kokkolan sataman nostaminen ydinverkolle on äärimmäisen hankalaa, koska asetuksesta neuvotellaan nyt kaikkien jäsenvaltioiden ja Euroopan parlamentin kanssa. Lisäksi TEN-T-verkon multimodaalisuutta korostava rakenne tukee enemmän Oulua kuin Kokkolaa. Neuvoston työryhmässä muut maat eivät ole ainakaan toistaiseksi esittäneet lisäysehdotuksia ydinverkolle.

\* EU:n kokonaisliikennemääriä ei ole metodologiassa tarkkaan avattu. Tässä esitetty Eurostatin vuosien 2017-2019 keskiarvo merisatamien liikennemääristä.



# Turun tunnin juna ja muut hankeyhtiöt

- Kaikki hankeyhtiöiden suunnittelemat oikolinjaukset laajennetulla ydinverkolla – **mahdollistaa rahoituksen hakemisen hankeyhtiöille**. Nykyiset radat säilyvät ydinverkolla.
- Kansallista päätöstä hankeyhtiöiden suunnittelemien hankkeiden rakentamisesta ei ole tehty. Päätökset tehdään kansallisesti myöhemmin.
- CEF-rahoitus on painottunut erityisesti raideliikenteen hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen, sillä ne edistävät EU:n ilmastotavoitteiden toteutumista. Rahoitushakuja on vuosittain.
- Hakumenestykseen vaikuttaa kannattavuuden ja kansallisen rahoituksen lisäksi hankkeen toteutusvalmius. Nopeiden ratojen kehittäminen on komissionkin priorisoima asia.
- **TEN-T-verkkoa on mahdollista muuttaa**, mikä mahdollistaa tulevien hankeyhtiöitä koskevien päätösten huomioimisen.





# Kiitos!

lvm.fi Twitter: @lvmfi

Hankeikkuna:

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM070:00/2021>

**LVM** LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ